Skrzydła i Motor



38 (274) • ROK VI
16–22 WRZEŚNIA
1951
Cena 60 gr

DRUGA OLIMPIADA MAŁEGO LOTNICTWA ZAKOŃCZONA

Prezes Zarządu Głównego Ligi Lotniczej inż. mgr SERGIUSZ MINORSKI

W dniach od 2 do 9 września odbywały się w Poznaniu drugie Międzynarodowe Zawody Modeli Latających.

Na zawody przybyły wybrane ekipy Związku Radzieckiego, Węgier, Bułgarii, Rumunii i Polski.

Zawody te stały się bez wątpienia najważniejszym wydarzeniem w zakresie małego lotnictwa nie tylko w Polsce, ale i na arenie międzynarodowej.

Zawody wykazały wysoki poziom techniczny współzawodniczących ekip narodowych. Szczególnie zasługuje na podkreślenie wysoki techniczny i organizacyjny poziom ekip: radzieckiej i węgierskiej.

Braterska i przyjemna atmosfera, jaka wytworzyła się na zawodach sprawiła, że współzawodnictwo przekształciło się we wzajemną naukę i przyjazne zapoznanie z osiągnięciami poszczególnych krajów. Samo ubieganie się o osiągnięcie lepszych wyników nie miało nigdy akcentów hazardu lub zazdrości. Lepsze wyniki poszczególnych ekip lub zawodników są tak oczywiste dlaczego, że te ekipy lub zawodnicy włożyli właściwą ilość pracy w osiągnięcie swego zwycięstwa, a nie na skutek takich czy innych sympatii sędziów.

Idziemy wspólną drogą, drogą budowy socjalizmu i komunizmu w naszych krajach. Nasze modelarstwo lotnicze jest nieodłączną cząstką naszych wspólnie maszerujących zaprzyjaźnionych narodów. Dlatego też nie zazdrościmy wspaniałych wyników i wysokiej klasy współzawodników radzieckich, my wiemy, że z chwilą gdy i nasze narody osiągną ten sam poziom rozwoju społecznego, ten sam stopień masowego uaktywnienia młodzieży robotniczej i chłopskiej, jaki istnieje w Związku Radzieckim, to również potrafimy osiągnąć tak wysoką technikę modelarską, jaką ma obecnie ekipa radzieckich towarzyszy. My wiemy również, że w tej pracy nad osiągnięciem lepszego poziomu naszych modelarzy, i nie tylko modelarzy pomogą nam nasi towarzysze radzieccy. I jest to tym bardziej słuszne, że właśnie na obecnych zawodach jeszcze bardziej wzmocniły się więzy przyjaźni i współpracy pomiędzy modelarzami Bułgarii, Rumunii, Węgier i Polski, a modelarzami Związku Radzieckiego. Odbyte międzynarodowe zawody modeli latających stały się również wielką demonstracją dążeń pokojowych młodzieży lotniczej naszych krajów.

Małe lotnictwo jest pięknym sportem, w którym można wykazać pomysłowość konstruktorów i umiejętności młodzieży lotniczej zaprawiający młodzież do patrzenia na lotnictwo, jako na szlachetną dziedzinę sportowej pokojowej działalności, dający możność pokojowego, twórczego wyżycia się, wykazania temperamentu i uzdolnień. Nasze modele nie są modelami bombowców, myśliwców, do naszych modeli samolotów nie podwieszamy modeli bomb atomowych, nie szykujemy naszej młodzieży do bombardowań obcych krajów, do mordowania dzieci i kobiet, do palenia miast i wsi. Przez nasze modelarstwo, przez sport lotniczy włączyliśmy naszą młodzież do twórczej pokojowej pracy naszego narodu, narodu bułgarskiego, rumuńskiego i węgierskiego, narodów Związku Radzieckiego. Drugie Międzynarodowe Zawody Modeli Latających odbyte w Poznaniu są jakby dalszym ciągiem wielkiej demonstracji pokoju jakim był niedawny zjazd młodzieży całego świata w Berlinie.

Jesteśmy w jednym szeregu z tymi wszystkimi, o których mówił tow. Stalin, że jeśli ujmą w swoje ręce sprawę walki o pokój, to wojny nie będzie.

Kierownik ekipy radzieckiej Paweł Turczyn przemawiając na otwarciu Zawodów w Poznaniu w imieniu wszystkich ekip zagranicznych życzył młodzieży polskiej sukcesów w zakończeniu naszego 6-letniego Planu rozwoju gospodarczego i budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

Młodzież polska jest dumna z osiągnięć gospodarczych, z tempa budowy w naszym kraju. Budujemy nowe miasta, fabryki, huty, budujemy nowe mosty i drogi. Odrodziliśmy się, staliśmy się innym, nowym narodem. Narodem twórczego rozmachu i entuzjazmu. Razem z całym narodem, robotnikami i chłopami, z inteligencją pracującą naszego kraju również i nasza młodzież lotniczo-sportowa buduje na swoim odcinku socjalistyczne ludowe lotnictwo polskie.

Pamiętajmy zawsze, że wszystkie nasze osiągnięcia i zdobycze kulturalne, gospodarcze i polityczne, cały rozmach naszego rozwoju stały się możliwe i realne dlatego, że na czele naszego narodu stoi Polska Zjednoczona Partia Robotnicza z towarzyszem Bolesławem Bierutem na czele, zaś światowemu obozowi pokoju przewodzi Związek Radziecki pod kierownictwem Wielkiego Stalina.

Zwycięskie ekipy: z lewej radziecka, z prawej węgierska







MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

POZNAŃ 2 – 9 WRZEŚNIA

DRUGI DZIEŃ ZAWODÓW (4 WRZEŚNIA)

Od rana siedzimy na starcie. Pogoda wymarzona! Przeglądamy modele, staramy się wyciągać, jak najbardziej optymistyczne wnioski w stosunku do modeli naszej ekipy.

Na starcie już wszystko przygotowane. Przed komisją sędziowską, ustawiono deskę startową. Przepraszam nie deskę w pełnym tego słowa znaczeniu, a metalową konstrukcję, przypominającą trochę — pokład lotniskowca. Ciekawą tę konstrukcję wymyślił Teodor Karaban. „Deska" została wykonana jako dzielona i ma tę zaletę, że umocowana na osi w ziemi daje się łatwo obracać w stronę najdogodniejszego kierunku startu. Jednym słowem — racjonalizacja pierwszej klasy. Tak wygodnej deski startowej nie widziano chyba jeszcze nigdy u nas na zawodach.

Wrócimy jeszcze do komisji sędziowskiej. Otóż członkowie tej komisji noszą białe opaski z literą „s". Wśród sędziów widzimy również kierownika zawodów wyróżniającego się biało-czerwoną opaską. Obsługa telefonów i obsługa techniczna nosi opaski czerwone. Porządek na starcie — to sprawa najważniejsza.

* * *

Jako pierwszy startuje Wasyl Nasonow, rekordzista o międzynarodowej sławie. W przygotowaniu modeli asystuje jemu Aleksy Alochincew, nazywany przez wszystkich Aloszą.

Trochę zdziwienia wywołuje sposób nakręcania gumy. Otóż Nasonow kręci ją nie wiertarką, a ręką. Twierdzi przy tym, że w ten sposób może lepiej „wyczuć" stopień naciągu gumy.

Start...! Model w bardzo stromym locie winduje się do góry, przy czym nic nie traci ze swoich idealnych wprost właściwości lotnych.

Czas lotu? 2 minuty 53 sekundy. Bez termiki!

Na start idzie Kelen — Węgry. Bardzo starannie wykonany model z typowo „węgierskim" cienkim, ptasim profilem skrzydeł, wykonuje wysoki start, jednak na skutek dużej prędkości opadania, czas lotu wynosi około 1 minuty. Jeden z członków komisji sędziowskiej ogłasza natychmiast po locie wyniki. Dla zgromadzonej publiczności, prasy, radia, a nawet Kroniki Filmowej.

Ten nowy i do tej pory nie praktykowany sposób spotyka się z dużym uznaniem i zostaje przyjęty oklaskami.

No, obecnie na start wychodzi Teodor Karaban — Polska. Sylwetka tego najbardziej potężnego w barach zawodnika oraz pięknie wykonany model wzbudzają już z daleka pełne zaufanie.

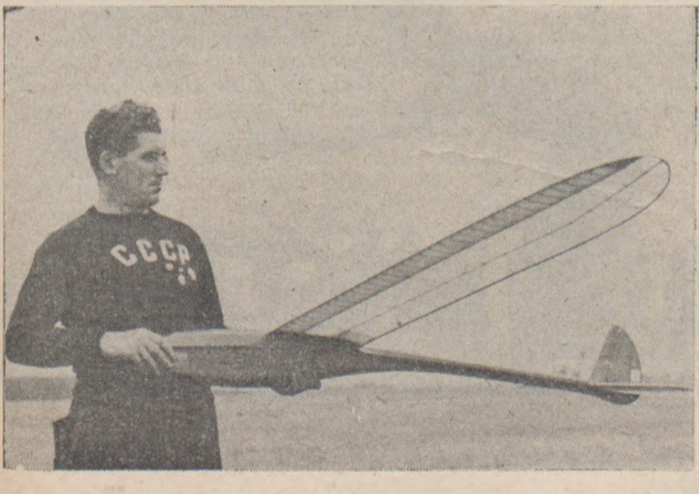
Ten na pewno nie zawiedzie. Bardzo powoli, łagodnie wznosi się model Karabana. Systematycznie, ale stale nabiera wysokości. Start ten — to zupełne przeciwieństwo „rakietowych" wzlotów poprzednich modeli. Model leci niebezpiecznie wysoko i jest już trudno widoczny gołym okiem. Po drucie telefonicznym płynie rozkaz: „Przygotować samolot! W parę minut potem startuje lecąc kosiakiem srebrna maszyna. W punkcie przechwytywania już ustalono kształty, barwy i znaki szczególne modelu. Obserwatorzy nie odrywają oczu od dwóch ogromnych lunet artyleryjskich. Szybko mijają minuty... Po ośmiu minutach model ginie z pola widzenia.

Teraz wszystko zależy od sprytu pilota i obserwatora. Trudno obecnie pod słońcem znaleźć na tle nieba sylwetkę samolotu. Krąży nad lasem. Tam jest model...

Pozostawiamy na razie pilotowi samolotu opiekę nad modelem i oglądamy następne starty.

Czasy lotu zaczynają się wyrównywać. Przed chwilą drugi model Nasonowa ze składanym podwoziem miał czas lotu 3 min. 27 sek, a Kelena 4 min. 47 sek.

Wszystkie lunety przygotowane — uwaga! startuje Stefan Purice — Rumunia
Najlepszym szybowcem na zawodach był bez wątpienia model J. Sokołowa (ZSRR) z lewej: Alochincew za chwilę wypuści model na holu. Z prawej: Najbardziej eleganckie starty miał model zawodnika rumuńskiego Budai'a





Nie udają się starty modeli kolegów bułgarskich. Popow ma zaledwie 37 sekund. Kilkakrotnie pękała mu guma. Przy pomocy modelarzy radzieckich i polskich usuwa uszkodzenia, ale model nie jest w stanie wykonać lotu ponad jedną minutę.

Nagle ożywienie. Nad nami przeleciał samolot. Będą wiadomości o modelu Karabana. Istotnie po chwili dyżurny ze startu melduje przez telefon, że model wylądował szczęśliwie w Swarzędzu, że — i tu wszystkim dech zapiera — utrzymał się w powietrzu 35 minut 56,9 sekundy. Brawo! Wszyscy biją brawo na cześć nowego rekordzisty Polski Teodora Karabana.

* * *

Po obiedzie wszyscy zawodnicy jadą autobusem do Opery Poznańskiej na „Halkę". Kierownictwo zawodów przewidziało również zaspokojenie potrzeb kulturalnych. Późnym wieczorem, co weszło już w zwyczaj odbywa się narada międzynarodowej komisji sędziowskiej, złożonej z kierowników poszczególnych ekip. Przed północą znamy już wyniki dnia. Pierwsze miejsce zdobył Nasonow ZSRR, drugie miejsce Karaban — Polska, trzecie Kelen — Węgry.

Nucąc prześliczne melodie z „Halki" i omawiając pracowicie spędzony dzień udajemy się na spoczynek z myślą o jutrzejszej trudnej próbie.

TRZECI DZIEŃ ZAWODÓW (5 WRZEŚNIA)

Gdy wczoraj „trzej panowie W" kończyli techniczny przegląd modeli, padały różne uwagi na temat zawodników konstrukcji i silników. Dzisiaj z rana nie ma już czasu na dyskusję. Zaraz jedziemy na start modeli silnikowych — według regulaminu kat. C. Jeżeli nie wiecie jeszcze kto to są „trzej panowie W" to zaraz Wam ich przedstawimy. Otóż tak się złożyło, że w komisji technicznej znaleźli się koledzy: Waśkiewicz, Wojciechowski i Wasilewski. Ponieważ funkcje swoje sprawowali bardzo sumiennie zdobyli wkrótce uznanie i sympatię zawodników.

Na starcie już wszystko przygotowane: można zaczynać pierwsze loty. Przy desce kolega Bredsznejder — Polska. Jemu przypadł dzisiaj pierwszy start. Oczekujemy z biciem serca na lot modelu. Już kręci śmigło. Już sędzia Dobiszewski podaje sakramentalne „pięć minut". Oznacza to, że zawodnik dysponuje pięcioma minutami czasu do chwili startu modelu. Te „pięć minut" znają na pamięć zawodnicy wszystkich krajów biorących udział w zawodach.

Zaskoczy, czy nie zaskoczy? Zaskoczył... Dalej nie ma właściwie co opisywać. Po bardzo krótkim locie silnikowym „pompa" i szybkie lądowanie. Uśmiechy nasze stają się kwaśne. Kto winien? Model, silnik, modelarz, a może są jeszcze inne czynniki?... Może wspaniała pogoda, będąca przez cały czas trwania zawodów pod troskliwą opieką przedstawiciela PIHM-u magistra Władysława Parczewskiego...!

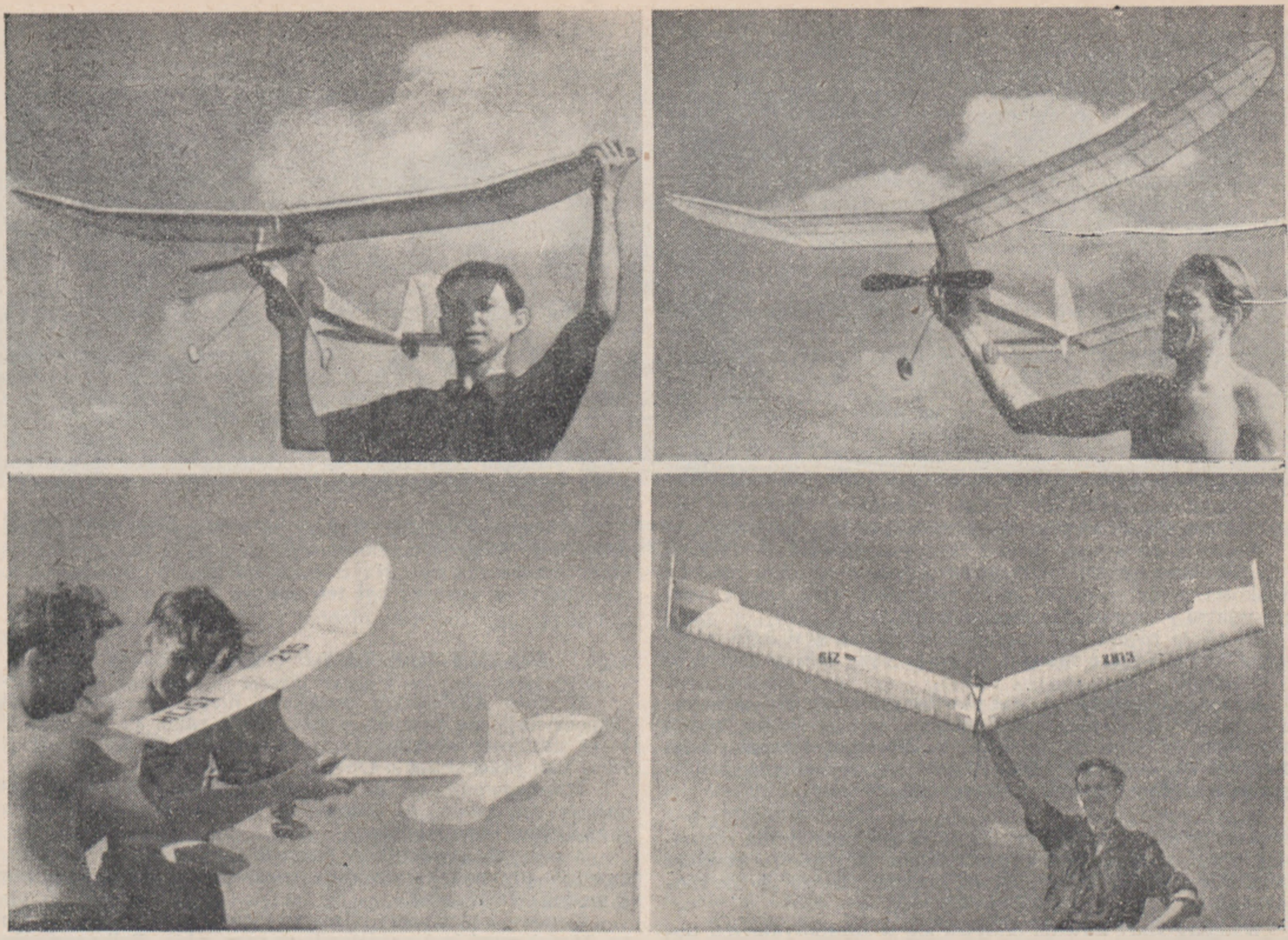
Obecnie na start biegnie najmłodszy uczestnik zawodów Kopczew — Bułgaria. Smagły sympatyczny chłopiec od pierwszych dni zawodów podbił serca wszystkich. Mówi poprawnie po rosyjsku, szybko podchwytuje zasłyszane słowa polskie, jest zawsze uczynny i grzeczny. Pierwszy start niestety nie udaje mu się, musi jeszcze wyregulować silniczek.

Na starcie Ernest Horvath — Węgry, posiadacz międzynarodowego rekordu w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym (odległość lotu 45 km 150 m). — Model wypracowaną spiralą winduje się na dużą wysokość. Czas pracy silnika 19 sekund. Brawo Horvath! Zgodnie z regulaminem zawodów czas pracy silniczka ograniczono do 20 sekund. Wykorzystać więc do maksimum przeznaczony czas to sztuka nie lada, to poważne zagadnienie. Wyzwalacz mechaniczny czy pneumatyczny? Lont czy skalowany zbiorniczek?... Horvath na swoim modelu zastosował skalowany zbiorniczek paliwa.

Obecnie przygotowuje się do startu Pietuchow — ZSRR. Duży parasol wykonany z wielką precyzją wzbudza ogólne zainteresowanie. Nisko nad głowami widzów wchodzi w spiralę. Po czternastu sekundach milknie silnik. Całkowity czas lotu 76 sekund. W chwilach przerwy modelarze ZSRR pomagają małemu Kopczewowi wyregulować silniczek.

Gumówki na start! Na zdjęciach od lewej: zawodnik Popow — Bułgaria; Kelen — Węgry. Poniżej: Nasonow — ZSRR i Toth — Węgry





Silnikowcy! Na zdjęciach od góry od lewej: Kopczew — Bułgaria; Pietuchow — ZSRR; Czwartosz — Polska; u dołu z prawej Żurad — Polska, który nie biorąc udziału w zawodach, poza konkursem ustanowił nowy rekord krajowy w kategorii bezogonowców 2 min. 15 sekund

Znowu startuje Pietuchow, tym razem z modelem mniejszym srebrno-białym. Po osiemnastu sekundach pracy silniczka obserwujemy lot termiczny— 7 minut 53 sekundy! W dalszej kolejce startów nic ciekawego, poszczególne modele nie przekraczają 3 minut.

Srebrny model Pietuchowa znowu na desce. Sprawnie zapala silniczek. Start... Po ustaniu pracy silniczka dzieje się coś niezwykłego, coś co uruchamia całą obsługę startową, telefoniczną i pilotów. Po 14 minutach lotu model ginie z pola widzenia. Wkrótce giną i dwa samoloty goniące model. Za pośrednictwem radia co chwila pilot „Jaka-18" melduje o sytuacji. Model leci w dalszym ciągu. Wysokość jego lotu odczytana na wysokościomierzu: 750 m...

Wzmaga się natężenie prądów wstępujących. Meteo oświadcza, że wznoszenie w obecnej chwili wynosi ponad 2 m/sek.

Wracają samoloty. Piloci przekazują dokładnie meldunki o miejscu lądowania. Motocykliści wyruszają w drogę. Całkowity czas lotu 37 minut 52 sekundy. Brawo Wałodia!

Po następnym starcie modelu Constantina Stere — Rumunia, znowu poruszenie znowu pościg samolotem. Pada najlepszy wynik dnia: 42 minuty 10,4 sekundy. Nowy krajowy rekord Rumunii. Trzeba przyznać, że poza modelami radzieckimi model Stere'go latał najbardziej regularnie. Nie zdziwiły więc nikogo wyniki dnia, gdy pierwsze miejsce zajął Pietuchow, a drugie Stere. Nasz ulubieniec Kopczew uplasował się na piątym miejscu, zdobywając mimo wielu startowych niepowodzeń 149,44 punktów.

* * *

Codziennie rano na dużej tablicy przed budynkiem, gdzie mieszkają zawodnicy zostają wywieszone wyniki i sumaryczna punktacja. Do dnia dzisiejszego prowadzi Związek Radziecki. Polska na drugim miejscu. Co przyniesie dzień jutrzejszy?

* * *

Wieczorem odwiedza nas kino. Prawdziwe kino. Jedna ze ścian budynku służy do przymocowania ekranu. Przeżywamy wiele wzruszeń oglądając wspaniały film radziecki „Zwycięzca przestworzy", film — historię o Mikołaju Żukowskim, film obrazujący olbrzymi wkład uczonych rosyjskich w wielkie dzieło tworzenia lotnictwa. Chwilami zapominamy, że to film. Przecież siedzimy pod gołym niebem: nie daleko pole startowe, modele, samoloty.. i właśnie obok nas śpi „Jak-18"...

CZWARTY DZIEŃ ZAWODÓW (6 WRZEŚNIA)

Dzisiaj startuje kategoria D — wodnopłaty z napędem gumowym. Wędrujemy na wschodni skraj lądowiska. Tutaj ze specjalnie wykonanego basenu (średnicy około 15 m i głębokości około 50 cm), będą startowały modele. Basen jest bardzo solidnie wykonany, ma w przekroju poprzecznym soczewkowaty kształt, który wyklucza uszkodzenia modeli przy nieudanych startach.

Oglądamy ze wszystkich stron basenik, bardziej dowcipni próbują czy temperatura wody pozwala na starty...

Rozpoczyna się tradycyjne „moczenie" pływaków, obowiązkowa próba ich szczelności. Próbę tę zdają wszystkie modele bardzo dobrze.

Starty wodnopłatów — to bez wątpienia najbardziej atrakcyjna część zawodów, toteż prawie wszyscy uczestnicy innych kategorii zgromadzili się wokół basenu.

Podczas próby szczelności mamy możność obejrzeć modele biorące udział w tej „wodnej" konkurencji. Jest sporo ciekawych konstrukcji. Sporo nowości na starcie. Na przykład model rumuński ma składane po starcie pływaki. Oglądamy przeróżne kształty pływaków, łączeń; konstrukcje bardzo wymyślne i przez prostotę gwarantujące zawsze dobre wyniki...

Nie ma jednak obecnie czasu na rozpatrywanie zagadnień konstrukcyjnych. Zaczynają się pierwsze starty.

Składane pływaki w modelu rumuńskiego zawodnika działają jak zegarek.

Model startuje momentalnie — z miejsca. Twierdzimy, że dla tego modelu wystarczyłaby większa miska z wodą, a nie tak olbrzymi basen.

Co chwila startuje prawie pionowo nowy model. Obecnie na starcie Krizsma — Węgry. Modele tego zawodnika wyróżniają się precyzją wykonania. Bardzo cienki profil płata (Benedek) został wykonany idealnie, wzorowo. Charakterystycznym jest, że w czasie, gdy nasi zawodnicy zawsze są zajęci przy swoich modelach, coś reperują, ustawiają i poprawiają, węgierskie modele leżą spokojnie na ziemi przykryte białym płótnem i wychodzą spod przykrycia tylko z chwilą wywołania na start.

Modele węgierskie nie latały rekordowo, ale za to regularnie i każdy lot sprawiał dużo satysfakcji patrzącym.

Wreszcie na starcie model Henryka Zawala — Polska. W bardzo statecznym locie model z każdą sekundą nabiera wysokości. Pogarszają się nieco warunki: wzmaga się szybkość wiatru — model ma zamiar uciec.

Po około pięciu minutach ląduje wśród gęsi koło wiejskiego domu. Bardzo ładny lot i mało tego, rekord Polski w tej kategorii!

Nowy nasz rekord zostaje powitany burzliwymi oklaskami. Trudno jednak przesądzać sprawę, czy wynik ten będzie najlepszym w dniu dzisiejszym, bo obecnie startuje model Alochincewa — ZSRR. Wznosi się wysoko składa śmigło i pięknie żagluje. Czas lotu — prawie sześć minut.

Wiatr wzmaga się z każdą sekundą. Co chwila silne porywy uniemożliwiają starty. Do głosu dochodzi teraz meteorolog, wiernie sekundujący przy każdym starcie. Wiatromierz i sekundomierz idą w ruch. Nauka przychodzi na pomoc modelarzom.

Wstępny start Zawala odbywa się w niespotykanych dotychczas warunkach. Model jest już na wodzie. Mgr. Parczewski ze stoperem w ręku wstrzymuje start... jeszcze chwila, jeszcze... Zawodnik już się denerwuje... jeszcze sekunda. Teraz na sygnał meteorologa startuje model. Wykorzystując słaby poryw wiatru model wspaniale wychodzi w powietrze.

Byliśmy przed chwilą świadkami pierwszego (może nawet na świecie) startu meteorologicznego.

Wyniki współpracy meteorologa i jakości modelu nie dały na siebie długo czekać.

Mamy tym razem poważny wynik. Nowy rekord krajowy — 522 sekund. Ponad osiem minut dla wodnopłata — to bardzo dobry wynik.

*

* *

Po południu jedziemy wszyscy na specjalne boisko dla modeli na uwięzi. Tu rozpoczną się pierwsze starty modeli szybkościowych. Startuje kategoria do 2,5cm.$_3$ pojemności silniczków.

Nasz reprezentant Ryszard Czwartosz zdobywa I miejsce.

Model jego pilotowany przez Teodora Karabana osiąga szybkość w jednym z lotów 86,9 km/godz.

Start ten był doskonałym pokazem sprawności obsługi modelu. Po zmierzeniu długości linek na start wbiegają dwaj koledzy z naszej ekipy niosąc pokaźnych rozmiarów rozrusznik elektryczny. Silniczek (konstrukcji F. Gadomskiego) z miejsca zapala i — nowy rekord krajowy gotów! Trzeba przy okazji powiedzieć, że model Czwartosza opracowany przez Mariana Kosmowskiego został bardzo dobrze przemyślany i wykonany.

Nasi współzawodnicy Węgrzy w następnym locie ustalają krajowy węgierski rekord wynikiem 94,73 km/godz. Osiągając drugie miejsce. Na trzecim miejscu pozostaje Rumunia. Obfity w rekordy był ten upalny dzień wrześniowy.

PIĄTY DZIEŃ ZAWODÓW (7 WRZEŚNIA)

W dniu dzisiejszym wstajemy nieco wcześniej. Starty rozpoczynają się bowiem o godzinie 9 rano. Plan zajęć: do 14-ej silnikowe wodnopłaty, o po tym modele na uwięzi. No i coś tam przebąkują o Operze... Zobaczymy.

Współzawodniczyć ze słynnym Michałem Wasilczenko to sprawa nie łatwa. A właśnie w tej kategorii Wasilczenko przygotował dwa modele...

Z naszych zawodników startuje Czwartosz.

Przykry przypadek powoduje uszkodzenie w locie jednego z modeli Wasilczenki.

Komisja sędziowska pilnie zwraca uwagę na sposób startu. Model musi być pozostawiony sam sobie. Tylko wówczas uważa się start za prawidłowy.

Mało jednak pomaga prawidłowy start, gdy któryś z zawodników ma nieprawidłowo działający wyłącznik pracy, silniczka, jak na przykład Czwartosz...

Zbyt krótkie loty silnikowe nie pozwalają na poważniejszy wyczyn.

Pięknie startują i latają modele Kun'a — Węgry, tegorocznego zwycięzcy w ogólnokrajowych zawodach na Węgrzech. Kun zdecydowanie wybija się na pierwsze miejsce.

Spokojnie, po uprzednio starannym sprawdzeniu modelu Teodor Karaban startuje swoją gumówkę (z lewej)). Prawie pionowo startuje z powierzchni wody model zawodnika rumuńskiego (z prawej)








Ekipa modelarzy rumuńskich w pełnym składzie przed startami modeli na uwięzi (z lewej). Mechanizacja na zawodach. Elektryczny rozrusznik w akcji (z prawej).

Na drugie, po katastrofie modelu radzieckiego, typujemy Czwartosza.

Przewidywania okazały się słuszne. Bohaterem dnia dzisiejszego został Kun Laszlo. Drugie miejsce zajął Czwartosz.

* * *

W czasie codziennych posiedzeń międzynarodowej komisji sędziowskiej padały często uwagi na temat regulaminu zawodów. W miarę możliwości i zgodnie z kodeksem sportowym poprawiono regulamin, dopasowywano suche paragrafy do warunków zawodów. Kierownik ekipy radzieckiej Paweł Turczin na jednej z odpraw podkreślił doniosłość takiego postępowania, zwracając uwagę, że zawody nasze muszą przynieść takie opracowanie regulaminu, aby na przyszłość nie było żadnych niedomówień.

Dzięki sprawnej pracy komisji sędziowskiej, dzięki codziennemu analizowaniu wyników dnia zawody miały przebieg jak najbardziej pomyślny.

* * *

Po południu startują modele na uwięzi, na słynnym „lotnisku" na ulicy Marcelińskiej w ośrodku modelarskim Ligi Lotniczej.

Piękne wyniki uzyskują modele węgierskie. Stary wyga Horvath wyciąga dwukrotnie szybkość 144 km/godz. Dobrze latają modele Rumunów należące do zawodników: Budai'a i Stere'go.

Dzień jednak jest bardzo krótki — trzeba będzie resztę startów odłożyć na jutro. A dzisiaj wieczorem idziemy do Opery na „Toscę" Rossiniego.

OSTATNI DZIEŃ W POZNANIU (8 WRZEŚNIA)

Z rana rozpoczynają się końcowe starty modeli z silniczkami do 5 cm... Węgier Horvath nie oddaje nikomu prowadzenia, zajmując w tej kategorii pierwsze miejsce.

W kategorii do 10 cm_3 pojemności silniczka święci triumf Teodor Karaban. Mimo wielu falstartów, niepowodzeń, model jego osiąga 126,31 km/godz.

Obecnie na widownię występują „grzmiące rury" — modele z napędem odrzutowym.

Zanim odrzutowce zostaną przygotowane do startu obejrzymy tymczasem teren zawodów.

A więc pole startowe jest solidnie wykonane, barwą przypomina plac tenisowy. Od strony budynków osłonięte jest wysoką siatką drucianą, za którą właśnie teraz stoją dzieci z pobliskiej szkoły i tłumy publiczności, zwabione zapowiedzią lotniczych pokazów.

Jesteśmy świadkami jak model Michała Wasilczenko rozpoczyna lot. Z ogromnym hukiem przelatuje model przed nami. Wszyscy schowani za siatką. Na placu przy stoisku Wasilczenko z dużym wysiłkiem utrzymuje rączkę sterowniczą. Osiem okrążeń — wynik 167,44 km godz. Żywiołowe oklaski nagradzają pilota i konstruktora silniczka.

Teraz na placu Zawal — Polska. Szybko zapala silnik. Pół okrążenia. Odpada podwozie z modelu, a silnik dławi się i przestaje pracować.

Niepowodzenie prześladuje naszych „odrzutowców". Mimo starannie wykonanego modelu, nikt nie potrafi ujarzmić kapryśnego silnika.

Po kilkunastu próbach i falstartach oraz startach punktowanych model odpada z tej konkurencji.

Leci model Węgra Tóth'a. Sprawnie działa silnik. Najlepsza szybkość — 146,93 km godz.

Zwycięstwo Wasilczenki jest oczywiste. W końcu, gdy już wszyscy stracili ochotę na oglądanie falstartów modelu Zawala, silnik zaczął dobrze pracować i nasz zawodnik prosi o wykonanie lotu poza konkursem.

Sędziowie przy stoisku pomiarowym — sekundomierze w rękach. Start. Po przepisowej ilości okrążeń model osiąga prędkość 179,1 km godz. Cóż, kiedy poza konkursem.

Pada nowy rekord Polski. Dobry rekord, bo leżący w pobliżu międzynarodowego, który wynosi 179, 388 km/godz. i należy do G. Benedeka — Węgry. Komisarze sportowi przystępują do sporządzenia odnośnych protokółów. Zawody zakończone.

Po południu, już w czasie pakowania bagaży, na lotnisko wychodzi Jerzy Sokołow z modelem szybowca i Michał Wasilczenko z jakąś dużą walizą i kijem w ręku. Chcę na zakończenie coś zademonstrować...

Po chwili sytuacja się wyjaśnia. Będzie to pokaz sterowania modelu przy pomocy fal radiowych. Dwuramienna antena, nadajnik, pilotuje Sokołow, a Wasilczenko wypuszcza szybowiec.

Po raz pierwszy w Polsce obserwujemy lot modelu sterowanego na odległość. Wszystkim zebranym na starcie dech zapiera. Sokołow podaje. „Teraz skręt w lewo", istotnie model precyzyjnie skręca w lewo. A teraz w prawo. Jest w prawo! Krzyczymy z radości. Wspaniałe. Oglądamy całą aparaturę, słuchamy w skupieniu Wasilczenki, gdy zachęca nas do budowy tego typu modeli, gdy proponuje, aby na przyszłych zawodach ZSRR i państw demokracji ludowej wprowadzić tę konkurencję do programu.

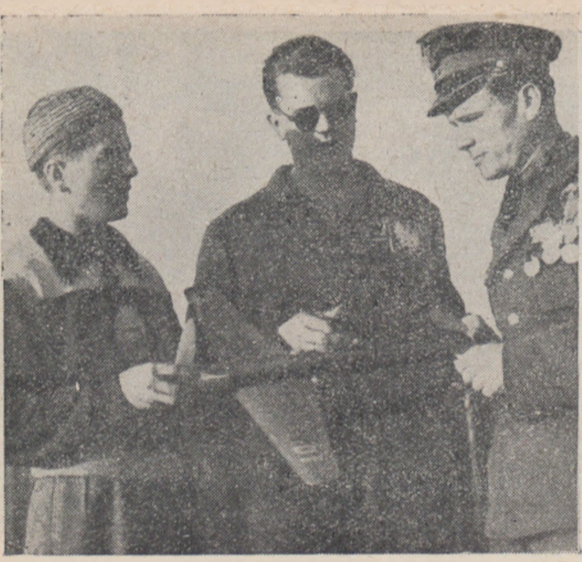
Oglądamy tę nowość w małym lotnictwie, którą musimy koniecznie poznać, koniecznie u nas zastosować.

Do końca dnia, nawet w pociągu, wracając z gościnnego Poznania długo rozmawiamy o radiosterowaniu.

W WARSZAWIE

W dniu 9 września wszyscy zawodnicy są w Warszawie. Przed południem reprezentanci poszczególnych ekip składają wieńce na grobie poległych żołnierzy radzieckich.

Później wspólnie zwiedzamy miasto. O godzinie 18-tej spotykamy się w Hotelu „Polonia" gdzie nastąpi uroczyste zakończenie zawodów.





Również i duże lotnictwo z zainteresowaniem obserwowało wyczyny modeli (z lewej). Poważną zasługę w sprawnym przeprowadzeniu zawodów miała sprawnie działająca obsługa startowa (z prawej)

Sala wypełniona po brzegi. Wśród gości, którzy zaszczycili swoją obecnością naszą uroczystość, widzimy Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego ob. Rusteckiego, Kierownika wydziału administracyjnego KC PZPR ob. Legomskiego oraz przedstawicieli misji dyplomatycznych państw biorących udział w zawodach i państw zaprzyjaźnionych. Po przemówieniu podsumowującym Prezesa Zarządu Głównego LL inż. mgr. Minorskiego, sekretarza ZG LL Windholz podaje ostateczne wyniki zawodów, przyjmowane niemilknącymi oklaskami.

Następuje rozdanie nagród, które osobiście wręcza Minister Rustecki.

„Nagrodę Pokoju" ufundowaną przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego otrzymuje zwycięska ekipa radziecka, której wręczono także puchar — nagrodę Ministra Obrony Narodowej.

Ponadto wręczono nagrody zespołowe oraz liczne cenne nagrody indywidualne jak motocykl, aparaty radiowe, fotograficzne i zegarki.

Przemawiając w imieniu ekip zagranicznych kierownik zespołu radzieckiego — Turczin i bułgarskiego — Stanev oświadczyli, że zawody były wielką manifestacją przyjaźni i współpracy młodzieży Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej — młodzieży stojącej w pierwszych szeregach aktywnych bojowników o pokój. W serdecznych słowach podziękowali oni za gościnne przyjęcie i opiekę, jakiej doznali na ziemi polskiej.

Zawody zostały zakończone. Jednym z sukcesów tego braterskiego spotkania było ustalenie ośmiu rekordów krajowych. Ale największym sukcesem było zacieśnienie w jeszcze większym stopniu więzów przyjaźni między młodzieżą ZSRR i państw demokracji ludowej jeszcze ciaśniejsze zwarcie szeregów w naszej wspólnej walce o pokój.

P. E.

ZSRR

MŁODZI MODELARZE ESTONII

Modelarstwo lotnicze jest ulubionym sportem młodzieży Estońskiej Republiki Radzieckiej. W podstawowych organizacjach DOSAW i w domach pionierów pracują dziesiątki modelarni i kółek modelarskich, a ich liczba rośnie stale.

Młodzi modelarze osiągnęli znaczne sukcesy. Tak na przykład model ucznia 20-ej szkoły średniej miasta Tallin Kutsera niejednokrotnie poprawiał na zawodach miejskich rekord krajowy. M. Kutser zdobył zaszczytny tytuł mistrza ZSRR. Jego model osiągnął wysokość 772 m.

Doskonałe wyniki osiągnęli również komsomolec Kork i pionier Roosmaa. Zdobyli oni pierwsze miejsca na zawodach republikańskich. Model pokojowy członka tallińskiego aeroklubu G. Łaasa utrzymał się w powietrzu 3 min. 19 sek., co również stanowi rekord dla tej klasy modeli.

Sekcja modelarska aeroklubu tallińskiego rozwija ożywioną działalność. Szkoli ona zastępy instruktorów modelarskich dla szkół. W plan pracy sekcji wchodzi także organizacja krótkotrwałych kursów, mających na celu podwyższenie kwalifikacji instruktorów modelarskich.

Organizując kursy, przeprowadzając odczyty i pogadanki, urządzając wystawy i pokazy, modelarze Estońskiej Republiki Radzieckiej ESRR upowszechniają modelarstwo wśród szerokich rzesz społeczeństwa estońskiego.

PRZEWÓZ PSZCZÓŁ SAMOLOTAMI

W Związku Radzieckim przystąpiono do prób przewozu rojów pszczół drogą lotniczą. Pierwsza partia pszczół przewieziona została z kołchozów pszczelarskich położonych na Kaukazie do obwodu moskiewskiego. Oryginalni pasażerowie bardzo dobrze znieśli podróż powietrzną.

Przewiduje się obecnie przewiezienie około 2.000 rojów pszczół drogą powietrzną do kołchozów obwodu kalinińskiego oraz około 5.000 rojów do kołchozów obwodu Ukrainy, Białorusi i Krymu.

GRUPA SPADOCHRONIARZY ODZNACZONA ZASZCZYTNYMI TYTUŁAMI „ZASŁUŻONEGO MISTRZA SPORTU ZSRR"

Wszechzwiązkowy Komitet Kultury Fizycznej i Sportu przy Radzie Ministrów ZSRR na wniosek Centralnego Komitetu DOSAW odznaczył grupę spadochroniarzy radzieckich zaszczytnymi tytułami „Zasłużonego Mistrza Sportu ZSRR".

Jednym z nowych zasłużonych mistrzów jest stary mistrz sportu ZSRR Boris Pietrow, który wykonał około 500 skoków spadochronowych. Zaczął on uprawiać ulubiony sport od samego początku rozwoju spadochroniarstwa w Związku Radzieckim. Do niego należy pierwszy wszechzwiązkowy rekord wysokości skoku, wynoszący 5 200 metrów, który ustalił 18 sierpnia 1932 roku.

Wśród odznaczonych znajduje się Boris Piaternikow i Jurij Iwanow. Dokonali oni skoków na wszystkich istniejących współczesnych typach spadochronów. Piaternikow ma na swoim koncie 1 350 skoków wykonanych w ciągu 18 lat uprawiania tego sportu. Iwanow wykonał 1 800 skoków.

Tytuł zasłużonego mistrza sportu ZSRR otrzymał również Aleksiej Muchartow, który wykonał ponad 650 skoków i Wasilij Miedow — doświadczony sportowiec i instruktor, który ma na swym koncie około 700 skoków.

(kel)

WYNIKI MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

Wyniki zespołowe	Wyniki zespołowe w kat. F (modele na uwięzi)
1. ZSRR — 3134,08205 punktów 2. Węgry — 2954,0525 " 3. Polska — 2901,02859 " 4. Rumunia — 2683,3647 " 5. Bułgaria — 1257,503 "	1. Węgry — 394,320 punktów 2. Polska — 146,840 " 3. ZSRR — 143,180 " 4. Rumunia — 94,960 " 5. Bułgaria — 6,3 "

Wyniki indywidualne

KAT. A — modele szybowców.

Lokata	NAZWISKO I IMIĘ	Państwo	Czas lotu w sekundach I start	II start	III start	Uzyskane punkty
I.	Purice Stefan	Rumunia	208	537	204	735,7664
II.	Toth György	Węgry	234	371	154,5	712,749
III.	Sokołow Jurij	ZSRR	155	263	134	673,736
	KAT B — modele kadłubowe z napędem gumowym.					
I.	Nasonow Wasil	ZSRR	207	280	829	768,1685
II.	Karaban Teodor	Polska	155	216	1100	756,615
III.	Nasonow Wasil	ZSRR	173	136,5	173	661,11
	KAT. C — modele kadłubowe z napędem silnikowym.					
I.	Pietuchow Włodimir	ZSRR	18/455	17/879,5	17/68	743,4746
II.	Stere Constantin	Rumunia	13/82	165/60,5	14/1107,5	673,91
III.	Horvâth Ernö	Węgry	19/89,5	18,5/146	18/57	587,22
	KAT. D — modele kadłubowe wodnopłatów z napędem gumowym.					
I.	Zawal Henryk	Polska	327	522	103	724,5021
II.	Aliochincew Aleksiej	ZSRR	96	170	358	686,658
III.	Krizsma Gyula	Węgry	105	166	105	626,25
	KAT. E — modele kadłubowe wodnopłatów z napędem silnikowym.					
I.	Kun Lâszlo	Węgry	11/264	15,5/82	19/114	639,240
II.	Czwartosz Ryszard	Polska	19/117	8/53	16/45	544,57
III.	Kun Lâszlo	Węgry	6/12	13,52,5	10/218	513,786
	KAT. F — 2,5 cm³ szybkość w km/godz.					
I.	Czwartosz Ryszard	Polska	82,8	86,9	77,41	1342,2
II.	Krizsma Guyla	Węgry	86,74	94,73	0	1229,4
III.	Purice Stefan	Rumunia	0	61,1	85,8	538
	KAT. F — 5 cm³					
I.	Horvâth Ernö	Węgry	110,76	144	144	2575,20
II.	Budai Andrzej	Rumunia	97,29	84,70	96	265,80
III.	Stere Constantin	Rumunia	73,46	97,29	85,71	145,80
	KAT F — 10 cm³					
.	Karaban Teodor	Polska	126,31	0	118,03	126,20
	KAT. F — odrzutowce					
I.	Wasilczenko Michał	ZSRR	156,52	167,44	146,93	1057,80
II.	Tôth György	Węgry	133,33	146,93	133,33	138,60

UWAGA!

W kategorii „C" i „E" podano w liczniku czas pracy silniczka, a w mianowniku czas całkowity lotu.

XVI OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniu 12 września br. uroczyście otwarto na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego Ligi Lotniczej XVI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Na starcie stanęło 123 zawodników z trzynastu województw — z 246-ma modelami.

Pierwszego dnia zawodów startowały modele szkolne szybowców i modele szkolne z napędem gumowym. Według regulaminu każdy modelarz wykonywał trzy starty. W kategorii modeli szybowców szkolnych (popularne „Żaki"), najlepszy wynik dnia uzyskał zawodnik poznański Jan Gawęcki, którego model utrzymywał się w powietrzu 1 min. 55 sek. Model Janusza Jóźwiaka (również zawodnik poznański) utrzymywał się w powietrzu 1 min 30,05 sek, zaś model Tadeusza Kaźmierczaka — Okręg Szczeciński LL — 1 min 27 sek.

W kategorii modeli szkolnych z napędem gumowym najdłużej utrzymywał się w powietrzu model Jana Jurowskiego z Okręgu Katowickiego LL — 1 minutę. Niewiele gorszy czas uzyskał model triumfatora poprzedniej kategorii — Jana Gawęckiego — 59,4 sek, a trzecim w kolejce najlepszych wyników dnia był czas 55 sek, osiągnięty przez model zawodnika warszawskiego Wiesława Kurackiego.

W pierwszym dniu Zawodów wykonały równocześnie po jednym starcie modele szybowców wyczynowych. Wyniki osiągnięte w tej kategorii modeli już w pierwszej kolejce lotów przewyższyły swym poziomem wyniki, uzyskane w analogicznej kategorii na Zawodach Międzynarodowych. Sensacją dnia stał się lot modelu Pawła Kuczerenki z Okręgu Łódzkiego LL. Model ten, pilnowany w czasie lotu troskliwie przez samolot, utrzymywał się w powietrzu 1 godz 12 min 20 sek. Pierwszy dzień zawodów przyniósł więc ustanowienie nowego rekordu krajowego w kategorii modeli szybowców wyczynowych.

Dobrymi wynikami mogli się również pochwalić: Zbigniew Maciejewski (ekipa szczecińska), którego model uzyskał czas 31 min. 28 sek. i Marian Bartol z Poznania, którego szybowiec miał czas 19 min 39 sek.

W drugim dniu zawodów trwały w dalszym ciągu starty modeli szybowców wyczynowych oraz rozpoczęły się starty modeli kadłubowych z napędem gumowym i silnikowym. Wielkim wydarzeniem stał się lot modelu zawodnika poznańskiego Zbigniewa Różańskiego — eskortowany w powietrzu przez samolot. Model wzbił się na wysokość 2 500 metrów i po przebyciu w linii prostej od startu 16 500 metrów wylądował, osiągając czas lotu 1 godz 33 min 20 sek. Pobity zatem został rekord krajowy, ustanowiony w pierwszym dniu zawodów przez model Pawła Kuczerenki.

Piękny czas lotu miał również tego dnia model szybowca Bolesława Pierchały z Katowickiego Okręgu LL — 1 godz 21 min 27 sek, a więc wynik również lepszy od rekordu z dnia poprzedniego. Model Pierchały przeleciał odległość 22 km od startu.

Najlepsze wyniki uzyskane w kategorii modeli kadłubowych z napędem gumowym przedstawiały się następująco: model Barbary Chrobakówny (Okręg Poznański LL) uzyskał czas 2 min 09 sek, model Edmunda Osińskiego (Okręg Bydgoski LL) — 2 min 06 sek, model Jerzego Kuźmy (Okręg Krakowski LL) — 1 min 23 sek. Całą konkurencję zakończono w ciągu dnia. Trzecią kolejkę startów w kategorii modeli z napędem silnikowym przełożono na dzień następny.

W piątek, trzeciego dnia zawodów odbywały się w dalszym ciągu starty modeli kadłubowych z napędem silnikowym oraz rozpoczęły się loty modeli wodnopłatów z napędem gumowym i silnikowym.

Najlepszy czas w kategorii modeli lądowych z napędem silnikowym uzyskał model Bogusława Górnickiego z Kielc — 3 min 02 sek. Piękny lot wykonał również model Ryszarda Kiesewettera ze Szczecina, utrzymując się w powietrzu 2 min 37 sek.

W kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym triumfował Bohdan Kasprowicz z Poznania — jego model uzyskał czas lotu 12 min 40 sek. Wynik ten jest nowym rekordem krajowym. W kategorii wodnopłatów z napędem silnikowym najlepszy czas lotu miał model Renaty Górskiej z Katowic — 1 min 27 sek.

Ostatni dzień zawodów przyniósł ustanowienie rekordu krajowego w kategorii modeli redukcyjno-latających z napędem silnikowym: model samolotu „Jak-12", zbudowany przez Ryszarda Kiesewettera, utrzymał się w powietrzu 1 min 54 sek. Piękny lot wykonał model ornitoptera Bolesława Pierchały z Katowic.

Po południu rozpoczęły się starty modeli na uwięzi z napędem silnikowym. Rekord krajowy w kategorii modeli bezogonowców pobiła Renata Górska z Katowic, której model osiągnął szybkość około 103 km/godz. Jest to nowy rekord międzynarodowy. Wartościowy wynik zapisał również na swe konto Marian Kosmowski z Poznania — 90 km/godz.

J. Z.

MODELARZE SZCZECIŃSCY ZOBOWIĄZUJĄ SIĘ

Aktyw modelarski Okręgu Szczecińskiego Ligi Lotniczej, analizując codziennie po startach w ramach 16 OZML wyniki osiągnięte przez nasz zespół i innych modelarzy postanawia:

1. Zobowiązać się do dalszej, ciągłej i systematycznej pracy nad rozwojem modelarstwa na terenie naszego okręgu.
2. Wychować i wyszkolić zdyscyplinowaną i społecznie przeszkoloną kadrę Okręgu, która będzie swym przykładem stanowiła wzór dla pozostałych modelarzy, tak w wyczynach, w sportowym zachowaniu się na zawodach, jak i w pracy społecznej.
3. W dalszym ciągu realizować nasz plan współpracy z czasopismem lotniczo-młodzieżowym „Skrzydła i Motor", dzieląc się na łamach tego pisma naszymi osiągnięciami w formie wymiany doświadczeń z pozostałymi modelarzami naszego kraju.

Wierzymy, że zobowiązania powyższe będą stanowiły pełną rękojmię w wykonaniu zadań stojących przed naszą młodzieżą modelarską w dobie drugiego roku realizacji pokojowego planu 6-letniego oraz mobilizacją młodzieży w jednym zwartym froncie walki o pokój!

Następuje 10 podpisów

S.O.T. W OLSZTYNIE DONOSI

Samodzielny Ośrodek Treningowy w Olsztynie podaje swoje bodajże pierwsze wyczyny! Jakkolwiek nie są one takie, jak w innych aeroklubach, jednak jest to nasz pierwszy sygnał, który daje znać, że S.O.T. w Olsztynie naprawdę istnieje. Mamy garstkę systematycznie trenujących pilotów, po prostu czynnych członków sekcji szybowcowej, z której wyliczyć można — koleżanki: Balcerzak Reginę, Leśniczak Danutę, kolegów: Śnitko Jerzego, Utkiewicza, Mercika, Barona, Baturo, Biegańskiego, Olszewskiego, Kowalskiego, Sopickiego.

Ostatnio mamy do zanotowania kilka dobrych wyczynów. Kol. Utkiewicz Ignacy uzyskał w sierpniu wysokość 2 100 m. Również w tym samym czasie startował kol. Śnitko Jerzy, który przewyższył swego poprzednika o 300 m. Kol. Sopicki Tadeusz — zdobył dwa warunki do „D", uzyskując długotrwałość lotu ponad 5 godzin i wysokość 1 500 m. Wymienieni koledzy latają na „Muchach". Zdobyli oni w tym roku uprawnienia pilotów III stopnia.

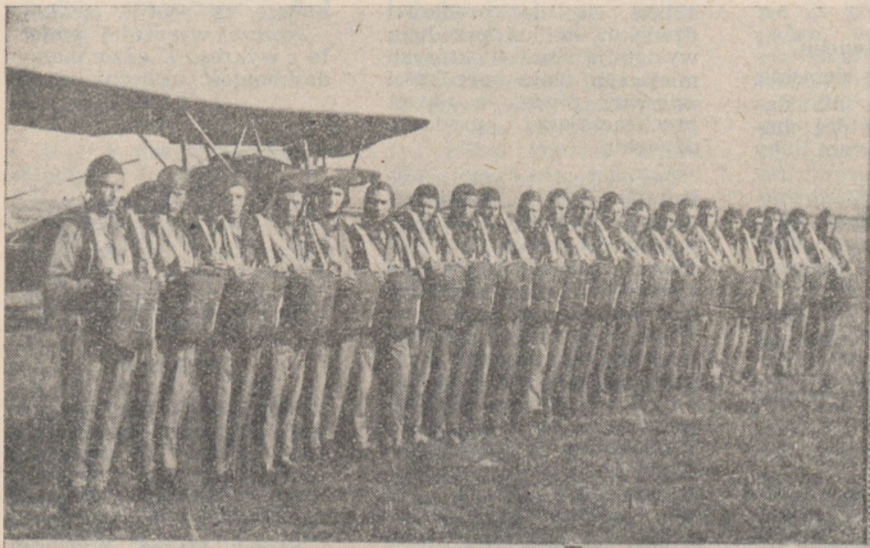
Koleżanka Balcerzak Regina w miesiącu lipcu na szybowcu „Jeżyk", uzyskała czas 2 godziny — był to jej pierwszy „bojowy" lot.

Mamy jednak wielkie zmartwienie — brak nam barografu. Nie możemy podejmować prób bicia rekordów. Prosimy Zarząd Główny Ligi Lotniczej o pomoc w tej palącej sprawie.

Piloci nasi zobowiązali się w miesiącu pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej wygłosić, jak największą ilość pogadanek o działalności DOSAW. Tak samo wykorzystują oni każdą wolną chwilę na wykłady teoretyczne, aby należycie przygotować się do egzaminów.

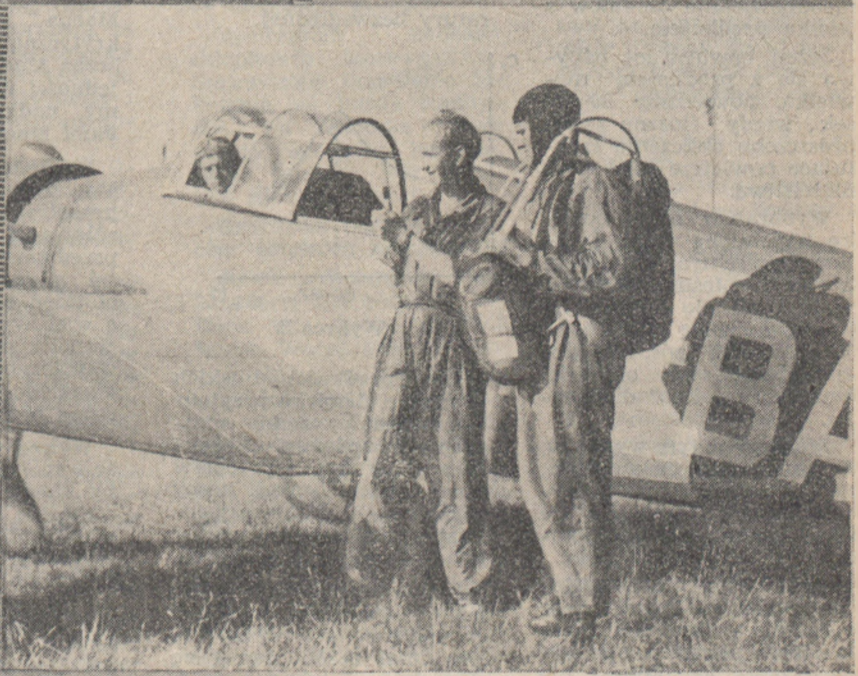
D. L.

NA KURSIE INSTRUKTORÓW SPADOCHRONOWYCH











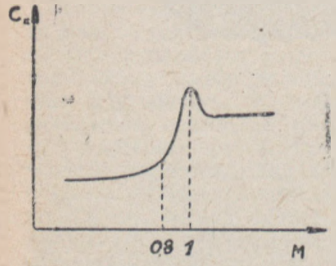
W sierpniu br. zakończył się w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Ligi Lotniczej kurs instruktorów spadochronowych. Uczestnikami kursu byli kandydaci Okręgów Ligi Lotniczej.

Od góry: grupa ćwiczebna przed przystąpieniem do codziennych zajęć. Obok: skoczek zbliża się do ziemi — ciało w pozycji gotowej do lądowania. W środku: z lewej — Tadeusz Gołębiewski z Warszawy — uzyskał pierwszą lokatę w nauce teorii i szkoleniu praktycznym. Z prawej — mistrz sportu spadochronowego Witold Liczbiński i jeden z uczniów — Jacek Haszlakiewicz.

Na dole — przed wylotem do rejonu skoków na „Zuchu-2". W kabinie siedzą: pilot Czesław Bieszczad i skoczek Ryszard Odorowski. Zdjęcia: LL.

CO TO JEST LICZBA MACHA?

Szybki rozwój lotnictwa w ciągu ostatnich lat, a zwłaszcza pojawienie się napędu strumieniowo-odrzutowego, dokonały ogromnych zmian w metodach obliczeń aerodynamicznych dla płatowców oraz zmusi-



Wykres A

ły konstruktorów lotniczych do opracowania nowych rozwiązań konstrukcyjnych, które zastąpiłyby stare, nieodpowiednie do lotów z wielką prędkością.

Jeżeli bowiem lot odbywa się z prędkością niewielką, powiedzmy 50 m/sek., wtedy słuszne są uproszczone obliczenia traktujące powietrze jako ciecz nieściśliwą.

Wyobraźmy sobie butelkę napełnioną wodą i zatkaną szczelnym gumowym korkiem. Jeśli zechcemy wbić korek do butelki, na pewno nam się to nie uda. Woda stawia opór, nie chce zmniejszyć swej objętości i „zrobić miejsca" dla korka.

Mówimy w tym wypadku, że woda jest nieściśliwa, że pod działaniem siły wywieranej z zewnątrz nie chce zmienić swej objętości.

Otóż dla niewielkich prędkości za taką ciecz nieściśliwą możemy uważać także powietrze opływające płaty samolotu i nie popełnimy błędu większego niż 1—2%.

Jednakże sprawa ogromnie komplikuje się dla prędkości dużych, dochodzących do prędkości dźwięku. Własności aerodynamiczne płatowca ogromnie się pogorszają; rosną opory przepływu, oraz występują nowe, nieznane dla małych prędkości zjawiska. Czemu prędkość dźwięku, stanowi w nowoczesnym lotnictwie taką przeszkodę?

Prędkość dźwięku. Wiemy z fizyki, że dźwięk rozchodzi się z różną prędkością w zależności od gęstości ośrodka. Z inną szybkością rozchodzi się w żelazie, z inną w wodzie i jeszcze z inną w powietrzu. Nie jest także obojętna temperatura ośrodka. Ogólnie możemy na prędkość dźwięku w gazach napisać wzór:

$$C = \sqrt{gkRT}$$

gdzie

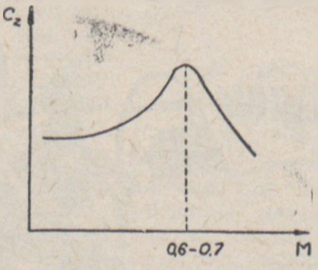
C — szybkość dźwięku,
g — przyciąganie ziemskie,
R — liczba stała dla danego gazu, która charakteryzuje nam dany gaz.
K — współczynnik.
T — temperatura bezwzględna w stopniach Kelvina, którą obliczamy:

T = 273 . t gdzie t — temperatura w skali Celsjusza.

Jeśli podstawimy te wielkości dla powietrza to nasz wzór uprości się:

$$C = 20{,}1\ \sqrt{T}$$

Widzimy więc, że dla danego gazu prędkość dźwięku zależy tylko od temperatury bezwzględnej.



Wykres B

Dla prędkości bliskich prędkości dźwięku przyjęto sporządzać wszelkie obliczenia i wykresy, charakteryzujące nam przepływ powietrza, w funkcji liczby Macha — Majewskiego. Dlatego też musimy zapoznać się bliżej z tą liczbą.

Liczba Macha-Majewskiego. Stosunek prędkości przepływu powietrza do prędkości rozchodzenia się dźwięku w tych samych warunkach nazywamy liczbą Macha - Majewskiego. Wzorem wyrażamy to w sposób następujący:

$$M = \frac{v}{c}$$

gdzie

v — prędkość powietrza,
c — prędkość dźwięku.

Dlaczego mówimy o przepływie powietrza, a raczej opływie płata i prędkości opływu a nie powiemy, że jest to po prostu prędkość lotu?

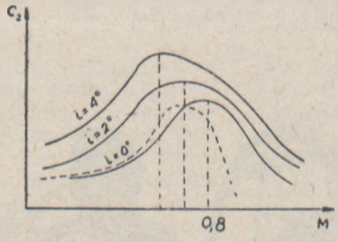
Przecież na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że jeśli samolot leci z prędkością powiedzmy 800 km/godz. to z taką samą prędkością powietrze opływa samolot i płaty. Otóż tak jest, ale w bardzo grubym przybliżeniu.

W rzeczywistości, prędkości opływu znacznie różnią się od prędkości lotu. Jeśli prędkość samolotu zbliża się do prędkości dźwięku, to już przedtem występują w niektórych miejscach płata prędkości opływu równe, a nawet przekraczające, prędkość dźwięku.

Oczywiście, te miejscowe przekroczenia prędkości dźwięku nie występują przy każdej prędkości lotu płatowca. Zjawisko to zaczyna występować dla ściśle określonej prędkości przepływu i stosunek tej prędkości, przy której zaczynają występować na płacie miejscowe przekroczenia prędkości dźwięku, do prędkości dźwięku w tych samych warunkach nazywamy **krytyczną liczbą Macha.** Jest ona zawsze mniejsza od jedności. Wszystkie liczby Macha zawarte między krytyczną liczbą Macha, a liczbą Macha odpowiadającą jedności (M = 1) nazywamy **nadkrytycznymi liczbami Macha.**

Powiedzieliśmy, że liczba Macha charakteryzuje nam przepływ. Możemy więc w zależności od tej liczby przedstawić pewne wielkości niezwykle ważne dla obliczeń aerodynamicznych, a więc wpływ tej liczby na współczynnik oporu Cx współczynnik wyporu Cz uwzględniając przy tym różne profile lotnicze.

Wykres A wykazuje nam, że współczynnik Cx do liczby Macha około 0,8 zachowuje się mniej więcej bez większych zmian, następnie szybko rośnie, a po przekroczeniu szybkości dźwięku maleje. A więc opory lotu znacznie zmalałyby gdyby udało nam się prędkość dźwięku „przeskoczyć".



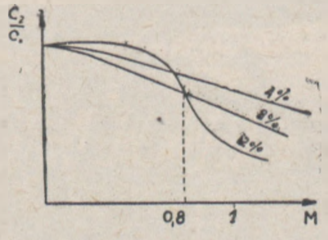
Wykres C

Współczynnik Cz rośnie do wartości 0,7 — 0,8 liczby Macha (wykres B), następnie maleje dość szybko. Jak widzimy z wykresu C lot na większych kątach natarcia (i) daje nam spadek Cz już przy mniejszych liczbach Macha.

Linią przerywaną zaznaczono krzywą dla większej procentowej grubości płata.

Porównując te dwie linie dla kąta natarcia = 0° widzimy, że dla dużych prędkości znacznie korzystniejsze są profile cienkie.

Jeszcze wyraźniej widać to z wykresu D gdzie mamy doskonałość uzależnioną od



Wykres D

liczby Macha dla różnych grubości procentowych profilu. Widać tu wyraźnie przewagę profilów cienkich dla szybkości bliskich dźwięku i naddźwiękowych.

Stożek Macha. Widzimy, że liczba Macha = 1 rozgranicza nam wszystkie prędkości na dwie grupy, prędkości naddźwiękowe i poddźwiękowe; w każdej z tych grup słuszne są inne wzory i obliczenia.

Samolot poruszając się w powietrzu powoduje zaburzenia. Weźmy na przykład śmigło. Mówimy, że samolot „warczy". Jest to nic innego, jak tylko dźwięk wydawany przez szybko obracające się śmigło. Hałas powodowany przez silnik jest małą cząstką warczenia samolotu. Podaję to dlatego, gdyż przeważnie sądzi się inaczej, przypisując cały hałas silnikowi.

Zastanówmy się jak rozchodzą się zaburzenia wysyłane przez samolot? Rozpatrzymy tu dwa przypadki.

I. Samolot porusza się z prędkością mniejszą niż prędkość dźwięku (V < C) — wykres E. Niech samolot porusza się z prędkością V.m/sek. Po upływie 1 sek. przeleci z punktu A do punktu B, a więc V metrów. W tym czasie dźwięk rozejdzie się w kuli w promieniu C metrów. W następnej sekundzie samolot przeleci znowu V metrów ale dźwięk wysłany z punktu A rozejdzie się w kuli o promieniu 2 C metrów, a więc zawsze samolot będzie znajdował się w kuli dźwięku, której środkiem jest punkt A.

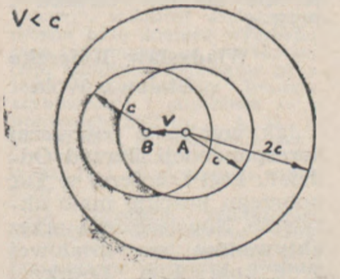
II. Samolot leci z prędkością większą niż dźwięk V > C (wykres F) i po upływie sekundy przeniesie się z punktu A do B. Po drodze wysyła dźwięk, który rozchodzi się z prędkością C m/sek. W końcu więc dźwięk będzie się rozcho-

dził nie we wszystkich kierunkach jak w pierwszym wypadku, ale tylko w kierunku przeciwnym do kierunku lotu i w stożku którego kąt widoczny na rysunku obliczamy w/g wzoru:

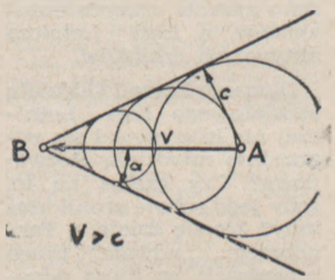
$$\sin \alpha = \frac{C}{V}$$

Kąt α nazywamy kątem Macha.

Widzieliśmy, że przy dużych szybkościach występują na ogół niekorzystne zjawiska, a więc wzrost oporu, spadek siły nośnej oraz oderwanie strug od płata spowodowane niekorzystnym rozkładem ciśnień. Im wyższa liczba Macha tym silniej działają te zjawiska. Zastosowano więc konstrukcję która ma na celu zmniejszenie liczby Macha. Jest tu zastosowanie skrzydła w strzałę.



Wykres E



Wykres F

Szybkość V rozkłada się na dwie składowe $V.\sin \alpha$ i $V \cos \alpha$ z których tylko druga $V.\cos \alpha$ wpływa na rozkład ciśnień na płacie. A więc profil będzie się zachowywał tak, jak gdyby był opływany przez powietrze o niższej liczbie Macha.

Innym sposobem jest stosowanie profilów laminarnych, tj. takich profilów, których rozkład ciśnień jest korzystny, bez gwałtownych skoków, powodujących oderwanie strugi. O trzecim sposobie mówiliśmy, jest to stosowanie profilów o małej grubości procentowej.

JERZY MAGNUCKI

DLACZEGO WACEK SIĘ ŚMIEJE?

Jadąc tramwajem z Katowic w stronę parku Kościuszki można z daleka zobaczyć wystający ponad wierzchołki drzew szczyt stalowej konstrukcji.

Na obszernej polanie w uroczym parku katowickim stoi wieża spadochronowa. Od kilku tygodni wokół niej kręcą się robotnicy. Podobno czynią ostatnie poprawki, po których wieża ma zostać przekazana do użytku publiczności. Złośliwi wprawdzie twierdzą nieco inaczej ,ale fakt pozostaje faktem, że przy wieży czasem stukają młotki słychać pokrzykiwania robotników.

Postępem prac przy wieży interesują się wszyscy mieszkańcy Katowic, którzy codziennie tłumnie odwiedzają park i z troskliwością śledzą przebieg pracy.

Wśród nich zwracają na siebie uwagę dwaj chłopcy — Janek i Wacek. Obaj są członkami Ligi Lotniczej i obaj pragną zostać spadochroniarzami.

— Wacek, kiedyż do licha ta wieża będzie skończona — pyta z niecierpliwością Janek szturchając kolegę w bok.

Wacek przygląda się wieży, ogląda uważnie każde piętro, śledzi robotnika pracującego na szczycie przy wysięgnicy i po dłuższym namyśle odpowiada: — chyba w tym tygodniu skończą.

Po kilku dniach, podczas których obaj chłopcy codziennie chodzili doglądać prac przy wieży, we wczesnych godzinach ranka, kiedy słońce wspinało się w górę, Janek wstał wcześniej niż zwykle i pośpiesznie zjadł skromne śniadanie. — Instruktor upominał, że przed skokami nie należy się najadać. Wybiegł na ulicę, gdzie o kilka domów dalej mieszkał Wacek. Nie mogąc otworzyć furtki, przelazł przez płot i znalazł się na podwórku.

— Wacek! Waceeek! — krzyczał zadzierając głowę do góry. Z drugiego piętra wychyliła się głowa Wacka. Zaraz idę — odkrzyknął.

Po kilku minutach chłopcy już maszerowali ulicą. Dzisiaj po uruchomieniu wieży miały się odbyć pierwsze skoki.

W parku, obok wieży stała grupa chłopców w nowych, eleganckich kombinezonach. Czekali na rozpoczęcie skoków. Janek w domu wyprasował swój drelichowy kombinezon i co chwilę poprawiał kanty przy spodniach, które złośliwie rozjeżdżały się na boki. Wacek uśmiechał się.

— Zachowujesz się jak baletnica przed występem — strofował kolegę.

Tymczasem nadeszli członkowie kierownictwa. Sprawdzono orzeczenia lekarskie — każdy kandydat na skoczka musi przejść specjalne badania. Sport lotniczy jest sportem zdrowych ludzi.

Instruktor udziela chłopcom ostatnich wskazówek.

Janek niecierpliwi się. Najpierw był piąty w kolejce do skoku, później trzeci. Wacek stał za nim.

— No, teraz ja — powiedział Janek odwracając się do Wacka i podbiegł do żelaznych schodków. Po kilku minutach był już na platformie, na górze. W dole kołysały się lekko wierzchołki drzew. Wąziutkie pasemka alej parku, takie małe i śmieszne, jaskrawe klomby kwiatów, jasny asfalt szosy, po której suną małe samochody. Z góry wszystko jest inne.

Instruktor przypina szelki Jankowi, który nerwowo poprawia spodnie. Czuje, że mu się nogi trzęsą. Stara się opanować, ale jak? — kiedy one tak mimo woli się trzęsą.

— Uważaj, jak będziesz lądował — mówi instruktor.

— Janek podchodzi do furtki w barierze. Za chwilę jest już na krawędzi.

— Nogi trzymaj razem— ostrzega jeszcze instruktor. Janek patrzy w dół na stojących niedaleko wieży kolegów — wyglądają jak małe figurki ołowianych żołnierzy. Czuje z tyłu lekkie pchnięcie.

— Skok — mówi instruktor.

Biała czasza spadochronu z cichym szumem spływa w dół. Janek widzi, jak zbliża się ziemia, rozpoznaje kolegów. Widzi Wacka, który się uśmiecha. Czemu on się śmieje — złości się Janek. Za chwilę wylądował. Cały strach, jaki czuł na górze minął całkowicie. Odpina szelki spadochronu, który za chwilę zostaje podciągnięty do góry.

Wacek jest już przy schodkach.

— Tylko nie zapomnij, nogi razem! — krzyczy za nim Janek.

Wacek macha ręką i śmieje się. Powoli mija półpiętra.

Czemu ten Wacek się śmieje? — dziwi się Janek.

×

Wstawaj! — Janek budzi się, przeciera oczy.

Wstawaj! — powtarza matka pochylając się nad łóżkiem chłopca. Wacek cię woła! Janek zrywa się z łóżka i podbiega do okna. Wystawia przez nie rozczochraną głowę. W dole na podwórku stoi Wacek i zadziera głowę do góry — Janek, Janeeek!

— Idę, idę — odpowiada Janek.

— Zejdź, pójdziemy na wieżę, może niedługo ją otworzą — woła Wacek. I śmieje się, tak samo, jak we śnie Janka.

NIMBUS

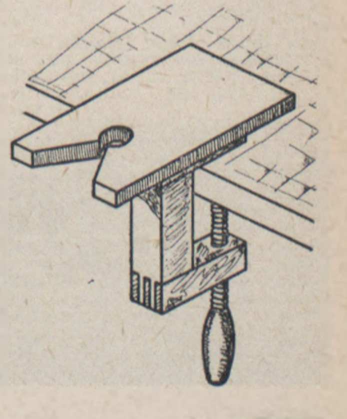
COŚ DLA MODELARZY

Wiadomym jest, że podczas prac wykonywanych piłeczką, włośnicą, materiał musi być utrzymywany na odpowiedniej podstawie, gdyż inaczej stoły, biurka i inne przedmioty zostają strasznie pokaleczone.

Najwygodniej gdy wszelkie roboty potrzebne wykonuje się na podstawce przymocowanej do stołu roboczego.

Podstawki takie opracował Oddział Ligi Lotniczej w Sosnowcu i niniejszym zawiadamia wszystkie modelarnie oraz modelarzy, że można nabyć podstawki w dowolnej ilości w cenie 16 zł. 86 groszy za sztukę.

Zamówienia przyjmuje Oddział Ligi Lotniczej — Sosnowiec, ul. Żymirskiego 18.



KORESPONDENCI SIMU donoszą

CZEKAMY NA ODPOWIEDŹ!

Każda korespondencja wydrukowana w piśmie; omawiająca niedociągnięcia w pracy jakiegoś urzędu, fabryki czy organizacji musi znaleźć swoją właściwą odpowiedź. Skrytykowana instytucja winna bezwłocznie po ukazaniu się w prasie krytycznej notatki przeprowadzić dochodzenie w poruszonej przez prasę sprawie i zawiadomić redakcję o jego wyniku.

Niestety, nie wszyscy o tym wiedzą, a najmniej zainteresowani, a przecież w sprawie załatwienia zażaleń i krytyki prasowej podjęta została specjalna uchwała Partii i Rządu.

Mimo, że korespondencje krytykujące niedociągnięcia w pracy niektórych Zarządów Oddziałów i Okręgów Ligi Lotniczej, a także i innych instytucji ukazały się w SiM-ie już dawno, mimo że o wyjaśnienia zwracaliśmy się także pisemnie, dotychczas od niektórych nie otrzymaliśmy odpowiedzi. Wstyd opieszalcy!

Podajemy listę tych, którzy pomimo otrzymania pisemnego przypomnienia jeszcze nie zdążyli nadesłać do redakcji wyjaśnienia na zamieszczoną w SiM-ie krytykę.

Są to: 1) Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Bydgoszczy, który dotychczas nie nadesłał wyjaśnienia w sprawie notatki zamieszczonej w 28 numerze SiM-u dotyczącej zaniedbania opieki nad Kołem Ligi Lotniczej w Mątwach.

2) Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Świdnicy, który nie powiadomił redakcji o przebiegu dochodzenia w sprawie nieprzestrzegania godzin urzędowania.

Mamy nadzieję, że po opublikowaniu listy opieszalców, Zarządy terenowe Ligi Lotniczej przypomną sobie o obowiązku odpowiadania na krytykę prasową. Mamy także nadzieję, że nie skończy się tylko na przysłaniu szerokiego, kilkustronicowego wyjaśnienia, że to nie nasza wina, że zawinił X czy Y. Przyznawanie się do popełnianych błędów nie jest grzechem, ale świadomość złej roboty i nie zapobieganie jej jest karygodne.

Czekamy na odpowiedź.

Doceniając w pełni znaczenie terminowego zakończenia żniw, junaczki Ligi Lotniczej przebywające w żeńskiej szkole szybowcowej wzięły czynny udział w akcji żniwnej na terenie PGR Nowa Wieś (Pomorze)



LL W GAZETKACH ZWIĄZKOWYCH

Koło Ligi Lotniczej Nr 716 A przy Zakładzie Instalacji Sanitarnych w Warszawie przejawia ożywioną działalność. Ostatnio, dzięki akcji werbunkowej do Koła przybyło 12 członków. Akcja ta prowadzona jest w ten sposób, że kierownicy poszczególnych budowli zajęli się propagowaniem lotnictwa wśród zatrudnionych na budowlach robotników.

Koło LL Nr 716 A ze względów technicznych nie może wydawać swej gazetki ściennej. Jednak i na to znalazła sę rada. Otóż — do Kolegium Redakcyjnego Gazetki Ściennej Zw. Zaw. wszedł przedstawiciel Zarządu Koła LL, który redaguje „kącik LL" w tejże gazetce. Redakcja gazetki Ściennej Zw. Zaw. zadowolona jest ze zwiększenia rozmaitości tematów, poruszanych w gazetce, a Zarząd Koła LL — z możliwości popularyzacji rozwoju i zadań lotnictwa i Ligi Lotniczej. Pierwszy „kącik LL" zredagowano na dzień 1 maja br.

Jest to jedyna gazetka Związkowa, poruszająca tego rodzaju zagadnienia. W numerze czerwcowym zamieszczono artykuł lotniczy p.t. „Stefan Drzewiecki na tle rozwoju lotnictwa".

Zarząd Koła LL Nr 716 A rzucił wezwanie do wszystkich redakcji gazetek ściennych Zw. Zaw. i do Zarządów Kół Ligi Lotniczej, aby podjęły zobowiązanie redagowania „kącika LL" w każdej gazetce ściennej Związków Zawodowych w Zakładzie Pracy.

(SW)

ROZWADÓW RADZI SOBIE SAM

W powiecie tarnobrzeskim leży małe miasteczko Rozwadów. Ludność tego miasta to w przeważającej części robotnicy ze Stalowej Woli. W Rozwadowie jest szkoła, tartak i PGR lecz do niedawna nie było ani jednego koła Ligi Lotniczej.

Niewiadomo, czy Zarządowi Powiatowemu Ligi Lotniczej w Tarnobrzegu nie zależało na umasowieniu organizacji, czy też zakładanie kół w odległym Rozwadowie nie było przewidziane?

Nie bacząc na to, że Rozwadów administracyjnie podlega pod inny powiat, aktywiści Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Stalowej Woli zorganizowali tam dwa koła Ligi Lotniczej. Członkowie nowopowstałych kół zgłaszają się obecnie masowo na szkolenie lotnicze. Zarządy tych kół otrzymują materiały szkoleniowe i wskazówki w pracy od Oddziału Ligi Lotniczej w Stalowej Woli. Praca w kołach idzie dobrze. W ostatnim czasie młodzi aktywiści Ligi Lotniczej z Rozwadowa przystąpili do organizowania kół Ligi Lotniczej na terenie szkoły, tartaku i PGR-u.

Władysław Kóleczko
Stalowa Wola

Jak wynika z powyższej korespondencji Zarząd Oddziału Ligi Lotniczej w Tarnobrzegu pracuje mało aktywnie. Nowozałożone przez aktywistów ze Stalowej Woli koła Ligi Lotniczej gromadzą w swoich szeregach młodzież Rozwadowa, która, gdyby nie akcja Oddziału Ligi Lotniczej ze Stalowej Woli, do dnia dzisiejszego nie miałaby własnych kół Ligi Lotniczej. Dzięki ich zorganizowaniu i spopularyzowaniu lotnictwa wśród młodzieży Rozwadowa wielu chłopców zgłosiło się na szkolenie szybowcowe, modelarstwo zyskało nowych entuzjastów, a Liga Lotnicza aktywnych członków.

Dlaczego Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej nie interesował się poprzednio młodzieżą Rozwadowa? Czy czekał na to, żeby jego robotę zrobił ktoś inny? Źle się dzieje w Tarnobrzegu, „nawala" praca organizacji, za którą odpowiedzialny jest Zarząd Oddziału.

Jak nam donosi nasz korespondent podobne objawy złej roboty da się zauważyć także w Nisku.

Są jeszcze miasta, gdzie nie ma kół Ligi Lotniczej i nierzadko się zdarza, że o Lidze Lotniczej wie tylko niewiele osób.

O złej pracy Zarządów Oddziałowych w Nisku i Tarnobrzegu pisaliśmy już w 26 numerze SiM-u z br.

Mamy nadzieję, że odpowiednie czynniki zainteresują się pracą obu wyżej wymienionych Zarządów na czym niewątpliwie zyska nasza organizacja.

(red.)



Na łamach naszej poczty poruszaliśmy już wielokrotnie takie zagadnienia jak sprawa naboru na szkolenie lotnicze i warunki przyjęcia na wyższe i średnie uczelnie o charakterze techniczno-lotniczym. Mimo to w dalszym ciągu otrzymujemy wielką ilość listów z prośbami o wyjaśnienie różnych szczegółów odnośnie tych zagadnień. Przyczyny tego są dwojakie:

1. Duże zainteresowanie wśród czytelników szkoleniem lotniczym i techniką lotniczą.

2. Małe zainteresowanie czytelników treścią „Poczty Lotniczej", w której wielokrotnie można było znaleźć wyczerpujące informacje na oba tematy (Np. odnośnie warunków przyjęcia na szkolenie lotnicze, szybowcowe i silnikowe — w numerach SiM-u: 4, 5, 12, 13, 16, 19, 28 i 30; odnośnie szkół i uczelni techniczno-lotniczych w 12, 13 i 14 numerach SiM-u z br.).

Na szczęście, redaktorowi „Poczty", usiłującemu nadążyć z odpowiedziami na listy czytelników przyszły ostatnio z pomocą 4 broszurki propagandowe wydane przez Ligę Lotniczą z okazji V Tygodnia Lotnictwa. Piękne te wydawnictwa przyciągają oko dużą ilością świetnych ilustracji obrazujących przebieg szkolenia spadochronowego, szybowcowego i silnikowego. Oto ich tytuły: „Zostań skoczkiem spadochronowym", (cena — 60 gr), „Zostań pilotem szybowcowym" (cena — 60 gr), „Zostań pilotem silnikowym" (cena — 60 gr) oraz „Uczmy się latać" (cena 1,20 zł). W broszurkach tych znajdują się szczegółowo i interesująco podane informacje co należy robić, by posiąść umiejętność skakania ze spadochronem, pilotażu szybowcowego i silnikowego. Można je nabyć w każdym kiosku „Ruchu", a także w księgarniach „Domu Książki".

Czytelnicy mieszkający na prowincji mogą je zamawiać listownie w księgarni „Domu Książki" w Warszawie, Al. I-szej Armii 16 lub w innej. (Adresy podawaliśmy w 26 numerze SiM-u w „Poczcie Lotniczej".

Kolegom, których wymienimy poniżej radzimy przeczytanie powyższego i wyciągnięcie odpowiednich wniosków (tzn.— albo przeczytanie poprzednich poczt, albo zakupienie broszurek. Najlepiej jednak uczynić i jedno i drugie!) Niniejszym kwitujemy odbiór listów od następujących koleżanek i kolegów: **Mieczysława Starosty** z Kramska, **Stefana Wolskiego** z Poznania, **Romana Chorowskiego** z Kalisza, **Wiktora Szackiego** z Warszawy, **Jana Żęcina** z Tarnowa, **Zofii Mikulskiej** z Tarnowskich Gór, **Mikołaja Steckiego** z Lublina, **Kazimierza Wójcika** z Leśniczówki Kulicy, **Bogdana Bińkowskiego** z Zamościa, **Krystyny Głowackiej** z Włocławka, **Heleny Brusendorff** z Olsztyna, **Józefa Herdy** z Podhorc, **Eugeniusza Dąbczyńskiego** z Leopoldowa oraz **Jana Rybki** z Wyszogrodu. Wszystkich wymienionych prosimy o zastosowanie się do naszej rady, a z pewnością będą zadowoleni.

Oprócz tego, co powiedzieliśmy powyżej, kol. **Bolesławowi Martanusowi** z Giżycka radzimy przeczytać „Pocztę" w numerze 37 SiM-u skąd dowie się co należy uczynić, aby na terenie jego miasta powstało Koło Ligi Lotniczej.

Kol. **Władysławowi Firkowi** z Sieprawia również radzimy zastosować się do wskazówek zamieszczonych na początku naszej poczty. Ponadto informujemy go, że do swego podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze nie załączył wszystkich potrzebnych papierów.

Ob. **Franciszek Szóstak** — Czarnków. Informacje, którymi się Obywatel dotychczas kierował są całkowicie fałszywe. Szkolenie lotnicze prowadzi Liga Lotnicza. Radzimy skorzystać z jednej z wymienionych powyżej broszurek propagandowych i postąpić w myśl zawartych tam wskazówek.

Kol. **Jan Więcław** ze wsi Biel. Nie wiemy czy składaliście podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze, ile macie lat i jakie wykształcenie. Z tych przyczyn nie możemy stwierdzić czy Zarząd Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej rzeczywiście nie miał racji nie spełniając Waszych życzeń. Mamy wrażenie, że nie orientujecie się w warunkach przyjęcia na szkolenie lotnicze. Radzimy skorzystać z zamieszczonych na początku poczty wskazówek.

Kol. **Bogdan Wodecki** z Elbląga. Możecie zwrócić się do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej gdzie otrzymacie informacje w sprawie organizowanych Kursów mechaników lotniczych. Jeżeli pragniecie zostać technikiem-mechanikiem lotniczym to powinniście zapisać się do Technikum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie. Dokładne informacje w tej sprawie znajdziecie w „Pocztach Lotniczych" z numerów 12, 13 i 16 SiM-u z br. Ponadto radzimy przeczytać artykuł zamieszczony w 30 numerze SiM-u z br.

Kol. **Jan Tomiak** z Andrychowa. Po ukończeniu Technikum, zapiszcie się na Politechnikę Warszawską na Wydział Lotniczy.

Kol. **Bożenna Radek** z Tłuszcza Pomorskiego. Możecie przenieść się do Technikum Mechaniczno-Lotniczego już w przyszłym roku. Przeczytajcie odpowiedź dla kol. Wodeckiego. To samo dotyczy kol. **Kazimierza Kwiatkowskiego** z Kostowa oraz **Tadeusza Stelmaszuka** z Czerniejewa.

Kol. **Ryszard Onyszko** z Wrocławia. Radzimy zastosować się do wskazówek udzielonych kol. Wodeckiemu. Odpowiadamy kolejno na Wasze pozostałe pytania: 1 — nie, 2 — nie. Skąd Wam to przyszło na myśl?

Kol. **Eugeniusz Stelmaszak** z **Jaresowa.** Zwróćcie się o udzielenie Wam stypendium pieniężnego i mieszkaniowego. Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. **Gerard Preger.** Jeśli koniecznie pragniecie zostać technikiem-mechanikiem lotniczym, to na przyszły rok możecie się przenieść do Technikum w Warszawie lub Bielsku. Dopiero po ukończeniu jednego z nich będziecie mogli zająć się projektowaniem szybowców. Potrzeba do tego znacznie większego zasobu wiedzy aniżeli do zaprojektowania transmisji i reduktora. Niestety, z powodu szczupłości naszej Poczty, nie możemy udzielić Wam odpowiedzi na wszystkie Wasze pytania. Przyślijcie dokładną datę wysłania listu do Technikum w Warszawie. Postaramy się wyświetlić przyczyny nie udzielenia Wam odpowiedzi.

Wielu kolegów skarży się, że w miejscowościach, w których mieszkają, nie ma Kół Ligi Lotniczej. Radzimy im przeczytać wskazówki zawarte w 10, 13 i 37 numerze SiM-u (patrz — Poczta Lotnicza) gdzie znajdą informacje, co należy uczynić, by założyć Koło Ligi Lotniczej. Dotyczy to kolegów: **Jana Kalisza** z Zabrza, **Jerzego Witke** z Jaworowa oraz **Tadeusza Barańskiego** z Mogielnicy.

Kol. **Tadeusz Wach** z Mikułowic. Po informacje zgłoście się do właściwej Wojskowej Komendy Rejonowej.

Kol. **Stanisław Kubianay** z Kalisza. Jesteście jeszcze młodzi. Radzimy najpierw przejść przeszkolenie w Lidze Lotniczej. Łatwiej będzie dostać się do OSL z przygotowaniem uzyskanym w LL. O informacje zwróćcie się do najbliższej W.K.R.

Kol. Kol. **Nerciowi** z Płońska, **Modelarni Nr 36** w Łodzi oraz **uczennicom Szkoły Szybowcowej LL** składamy najserdeczniejsze podziękowania za nadesłane życzenia z okazji Święta Lotnictwa. Ze swej strony życzymy Im i wszystkim naszym Czytelnikom owocnej pracy dla dobra naszego Ludowego Lotnictwa.

Na tym kończymy naszą pocztę. „Do przeczytania" w przyszłym tygodniu! **Ray.**

REKORD MODELARSKI POWIATU ŚRÓDZKIEGO

31 lipca grupa naszych modelarzy pod kierownictwem kol. Edwarda Łękawskiego wyruszyła na lotnisko w Mącznikach. Po rozlokowaniu się na obranym przez nas miejscu przygotowaliśmy stoper i hol, zbadaliśmy kierunek wiatru i pierwszy model poszedł na start.

Najpierw startowały modele szkolne, a następnie modele wyczynowe.

Do lotu próbnego z 30 metrowego holu wystartował „Wicher" kol. Jana Nieruchalskiego. Czas lotu wynosił 50 sek. Po dokonaniu pewnych poprawek kol. Nieruchalski przychodzi z modelem powtórnie na start i zaczyna się wolne holowanie, które jest utrudnione ze względu na różne kierunki prądów powietrznych. Wreszcie model wzniósł się dość wysoko i czas był odczepić linkę, co też zrobił kol. Nieruchalski. W chwili odczepienia uruchomiono sekundomierz, była godz. 15.00.

Początkowo model zaczął się zniżać, lecz nagle natrafił na ciepły prąd powietrza i krążąc zaczął się wznosić coraz to wyżej. Widoczność była bardzo dobra, model kryty był czerwonym papierem, co umożliwiło nam obserwację. W końcu model był widoczny już tylko jako punkcik. Zataczał regularnie kręgi, lecz stopniowo zaczął się oddalać od lotniska i wreszcie znikł nam z oczu.

W momencie zniknięcia modelu zatrzymaliśmy stoper i okazało się, że model był widoczny przez 26 minut 40 sekund.

Tym samym został pobity rekord powiatu śródzkiego w długości lotu modeli wyczynowych.

Jerzy Skiba
Środa (Poznań)

DOPOMÓC O. T. W GDAŃSKU

Samodzielny ośrodek szkolenia lotniczego w Gdańsku ma na celu doszkalanie pilotów powracających ze szkół szybowcowych.

Jednak szkolenie w ośrodku nie odbywa się tak, jak w innych ośrodkach w Polsce tj. od godz. 7 do 20-tej, ponieważ instruktor nie jest na miejscu i musi dojeżdżać z Lęborka. Powoduje to poważne skrócenie treningów z 13 do 8 godzin dziennie.

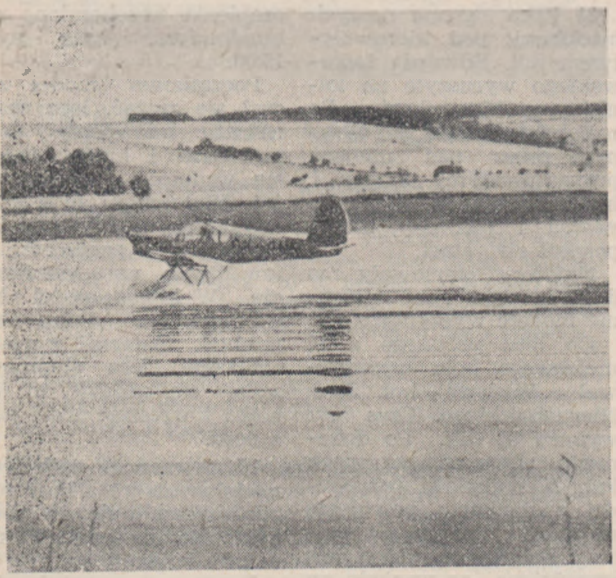
Mimo wielokrotnych interwencji w MRN-ie w sprawie uzyskania mieszkania dla instruktora, do tej pory nic nie zostało załatwione. Mieszkania jak dotąd nie ma. I tak, w dalszym ciągu loty na szybowisku zaczynają się o 11-tej, a cały plan szkolenia jest poważnie zagrożony.

Czy jednak naprawdę instruktor nie może dostać mieszkania? Czy kompetentne czynniki nie mogłyby po ludzku rozpatrzyć naszej prośby i pomóc nam?

Mamy nadzieję, że po ukazaniu się niniejszej notatki MRN w Gdańsku pomoże pilotom.

„kab"
Gdańsk
(nazwisko znane redakcji)

PRZEZ LOTNICZE OKULARY



Na prośbę naszego Czytelnika Henryka Łukasika z Piotrkowa Trybunalskiego zamieszczamy dwa zdjęcia samolotów czechosłowackich. Pierwszy z nich, u góry — turystyczno-sportowy samolot „Sokol M1D", słynny już dziś niemal na całym świecie dla swych doskonałych zalet. Budowany jest on również w wersji, zaopatrzonej w pływaki (na zdjęciu). Poniżej szkolno-treningowy samolot Zlin 26. Jest to maszyna dwumiejscowa o układzie miejsc w tandem, zaopatrzona w silnik Walter Minor o mocy 105 KM. Prędkość maksymalna — 210 km/godz, rozpiętość płatów — 10,26 m, długość — 7,34 m, pułap praktyczny — 5 000 m.

DOBRE POMOCE NAUKOWE

Wiadomą jest rzeczą, że zarówno w lotnictwie, jak i w każdej innej dziedzinie nauki dobre pomoce naukowe dają możność szybszego, lepszego i bardziej wartościowego szkolenia pilotów.

Wychodząc z tego założenia lotnicy oddziału oficera Andrejewa sporządzili makietę terenów, nad którymi odbywają się loty. Makietę zrobiono wprost z natury. Jej duża powierzchnia pozwoliła oznaczyć wszystkie miejscowości, lasy, pola, rzeki, jeziora, linie kolejowe i inne punkty orientacyjne w promieniu 50 kilometrów.

Makieta umożliwia lotnikom dobre poznanie rejonu lotów, a także rozwiązywanie ćwiczeń i zadań.

Bardzo dobrze wykonana jest również druga makieta przedstawiająca poligon do ćwiczeń w bombardowaniu.

Te cenne pomoce naukowe przynoszą wielką korzyść przyszłym pilotom. Dopomagają one w znacznym stopniu do wyrobienia szybkiej orientacji, dokładności, zręczności u młodych pilotów i nawigatorów.

NASZA OKŁADKA:

Międzynarodowe zawody modeli latających. Start wodnopłata silnikowego.
(foto: B. Koszewski)

NOWE KSIĄŻKI W BIBLIOTECE LOTNICZEJ

M. A. Bobrow — CZKAŁOW — (Tłum. z rosyjskiego Tadeusz Jakubowicz). Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951, str. 372, cena zł 13,30.

W. Sajanow — NIEBO I ZIEMIA tom I — (Tłum. z rosyjskiego Janusz Przymanowski), Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951, str. 398, cena zł 11.

K. Łarionowa — NAWIGATOR KATIA RUMIANCEWA — (Tłumaczyli z rosyjskiego St. i I. Boberowie), Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951, str. 156, cena zł 5,10.

S. P. Ignatiew — CHCEMY LATAĆ — (Tłum. z rosyjskiego Janusz Przymanowski), Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951, str. 146, cena zł 5,80.

Mikołaj Groszew — ZA STEREM RADZIECKIEGO SAMOLOTU — (Tłum. z rosyjskiego Janusz Przymanowski), Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1951, str. 30, cena zł 1,55.

Do nabycia w księgarniach „Domu Książki".

POLOWANIE NA WILKI Z SAMOLOTU



W Związku Radzieckim samoloty oddają wielkie usługi podczas polowania na stada wilków, które rozmnożyły się w wielkich rozmiarach i czyniły duże szkody w inwentarzu żywym kołchozów i sowchozów w północnych rejonach ZSRR.

Do walki z drapieżnikami przystąpili piloci radzieckich aeroklubów, patrolując tereny nawiedzone przez wilki i niszcząc je skutecznie ogniem broni myśliwskiej prowadzonym z samolotów.

W akcji zwalczania wilków użyto samoloty Po-2.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne, 14 — sekretariat i administracja. Zam. 2215 — 2-B-40432

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL



WSZECHZWIĄZKOWY REKORD MODELARZA BOŁONKINA

Komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła jako rekord wszechzwiązkowy wyczyn modelarza z miasta Mołotow — Aleksandra Bołonkina. Skonstruowany przez niego model wiatrakowca z silnikiem mechanicznym rozwinął w locie na uwięzi szybkość 42 km/godz.

R. F.